

STAATSCOURANT

Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 24134

12 mei 2016

Bestuursovereenkomst Blankenburgverbinding Rotterdam

24 september 2015

Ondergetekenden,

1. De minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen, handelend als bestuursorgaan en als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: ‘de Minister’,

2. De Provincie Zuid-Holland, dan wel voor zover het bestuursbevoegdheden betreft van het college van gedeputeerde staten van de provincie Zuid-Holland, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de gedeputeerde, de heer F. Vermeulen, en als zodanig handelend ter uitvoering van het besluit van het college van gedeputeerde staten van 25 augustus 2015, daartoe gemachtigd door de Commissaris van de Koning en Gedeputeerde Staten hierna te noemen ‘de Provincie’,

3. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer drs. P.J. Langenberg, voorzitter van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit, daartoe gemachtigd door het dagelijks bestuur bij besluit van 17 juni 2015, hierna te noemen: ‘de Vervoersautoriteit’,

4. De gemeente Rotterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer drs. P.J. Langenberg, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van 23 juni 2015, hierna te noemen ‘de gemeente Rotterdam’,

5. De gemeente Vlaardingen, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer R. van Harten, krachtens volmacht van de burgemeester van 22 september 2015 en als zodanig handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van 22 september 2015, hierna te noemen ‘de gemeente Vlaardingen’,

6. De publiekrechtelijke rechtspersoon het Hoogheemraadschap van Delfland, te dezen vertegenwoordigd door de hoogheemraad, de heer mr. M.A. Houtzager, handelend ter uitvoering van het op 23 juni en 18 augustus 2015 door Dijkgraaf en Hoogheemraden genomen besluit, en het op 24 september 2015 door de Verenigde Vergadering genomen besluit met zaaknummer 42285, hierna te noemen ‘het Hoogheemraadschap’,

7. De publiekrechtelijke rechtspersoon het Waterschap Hollandse Delta, te dezen vertegenwoordigd door de heemraad, de heer P. Robijn, handelend ter uitvoering van het op 1 september 2015 door het College van dijkgraaf en heemraden genomen besluit op voostel 4489, hierna te noemen ‘het Waterschapschap’,

Partijen 1 tot en met 7 gezamenlijk hierna te noemen: ‘de Partijen’,

Partijen 2 tot en met 7 gezamenlijk hierna te noemen: ‘de Regionale Partijen’,

Nemen het volgende in overweging:
a. Het Rijk besloot in 2008 om de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit te starten, uitmondend in een ontwikkelingsvisie voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio voor de periode 2020-2040;
b. In 2009 is het Masterplan Rotterdam Vooruit vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 29 oktober 2009;
c. De afspraken uit het Bestuurlijk Overleg zijn vastgelegd in de Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT najaar 2009 (kamerstuk 32 123-A, nr. 19);
d. Op basis van de motie Kuiken (kamerstuk 33 400 A, nr. 30; 18 december 2012) heeft de Minister een Rijksbijdrage voor de realisatie van een inpassingsvisie ter beschikking gesteld;
e. Op 13 juni 2013 is namens het Regionaal Bestuurlijk Overleg NWO de ‘Regionale Inpassingsvisie Blankenburgverbinding’ vastgesteld, welke als zienswijze bij de structuurvisie is betrokken (hierna te noemen: ‘de Inpassingsvisie’);
f. De Minister heeft op 5 november 2013 – mede naar aanleiding van het advies van het Regionaal Bestuurlijk Overleg - de Rijksstructuurvisie ‘Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding’ vastgesteld (hierna te noemen: ‘de structuurvisie’);
g. In de structuurvisie heeft de Minister de voorkeur gegeven aan het alternatief Blankenburgverbinding, variant Krabbeplas-West (hierna te noemen: ‘de Blankenburgverbinding’);



h. De Minister is voornemens om in het derde kwartaal van 2015 het Ontwerp-Tracébesluit voor de Blankenburgverbinding vast te stellen;
i. De Regionale Partijen hebben op basis van de Inpassingsvisie het Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding vastgesteld in de Bestuurlijke Afstemgroep, waarin zij bovenwettelijke maatregelen voor de inpassing van de Blankenburgverbinding nemen;
j. De Regionale Partijen zijn overeengekomen onderling afspraken te maken over de aanwending van de Rijksbijdrage in overeenstemming met het doel van de motie Kuiken en deze afspraken vast te leggen in een Regionale Bestuursovereenkomst Blankenburgverbinding;

Komen het volgende overeen:

Artikel 1. Definities

Kwaliteitsprogramma: het programma van de Regionale Partijen bestaande uit maatregelen voor de uitvoering van de regionale inpassingsvisie voor de Blankenburgverbinding, te weten Saldo 0-maatregelen, maatregelen uit het Landschapsplan en maatregelen op het Onderliggend Wegennet;
Overeenkomst: de voorliggende bestuursovereenkomst;
Project: de realisatie van de Blankenburgverbinding volgens het Tracébesluit;
Rijksbijdrage: de eenmalige financiële bijdrage van 25,8 miljoen € (prijspeil 2015; incl. BTW), die door de Minister aan de Vervoersautoriteit ter beschikking wordt gesteld voor de realisatie van de Inpassingsvisie van de Regionale Partijen;
Tracébesluit: het door de minister op basis van de Tracéwet te nemen besluit voor de aanleg van de Blankenburgverbinding;

Artikel 2. Doel van de Overeenkomst

Het doel van de Overeenkomst is het vastleggen van de tussen Partijen bereikte overeenstemming over:
a. de overdracht van de Rijksbijdrage door de Minister aan de Vervoersautoriteit;
b. de verantwoording van de inzet van de Rijksbijdrage door de Vervoersautoriteit aan de Minister.

Artikel 3. Verantwoordelijkheden van de Minister

1. De Minister zal de Rijksbijdrage van 25,8 miljoen € (prijspeil 2015; incl. BTW) exclusief compensabele BTW in één tranche opnemen in de BDU-beschikking die wordt verstrekt op basis van de Wet BDU verkeer en vervoer aan de Vervoersautoriteit met de eerstvolgende BDU-beschikking na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit op basis van de door de Vervoersautoriteit ingediende kostenraming van het kwaliteitsprogramma.

2. Tot aan de verstrekking van de Rijksbijdrage in de BDU-beschikking wordt de Rijksbijdrage jaarlijks geïndexeerd, conform de door de Minister van Financiën daadwerkelijk uitgekeerde indexering in dat jaar aan de Minister, op basis van de IBOI.

3. De Minister stort de compensabele BTW in het BTW-compensatiefonds.

Artikel 4. Verantwoordelijkheden van de Vervoersautoriteit

1. De Vervoersautoriteit is verantwoordelijk voor de coördinatie van de totstandkoming en uitvoering van het Kwaliteitsprogramma. Het Kwaliteitsprogramma is opgenomen als bijlage 1 van deze Overeenkomst.

2. De Vervoersautoriteit draagt zorg voor de verdeling van de Rijksbijdrage over de Regionale Partijen overeenkomstig de Regionale Bestuurlijke Overeenkomst Blankenburgverbinding. De Vervoersautoriteit draagt zorg voor de aanvraag van een BTW-compensatie uit het BTW-compensatiefonds ten behoeve van een Partij die geen BDU-status heeft.

3. De Vervoersautoriteit draagt zorg voor:
   a. de verplichte financiële verantwoording van de Rijksbijdrage, deze zal conform de Wet BDU verkeer en vervoer plaats vinden;
   b. beleidsmatige informatie over welke maatregelen met de Rijksbijdrage zijn gerealiseerd, zal worden verschaft via een brief aan de Minister uiterlijk zes maanden nadat de laatst uitgevoerde maatregel uit het Kwaliteitsprogramma is voltooid;
   c. alle informatie die de Minister op elk gewenst moment noodzakelijk acht voor de invulling van haar ministeriële verantwoordelijkheid, zal op de door haar aangegeven wijze worden verstrekt.

4. Indien de Vervoersautoriteit haar coördinerende verantwoordelijkheid wil beëindigen, draagt zij zorg voor adequate opvolging binnen de groep van Regionale Partijen. De Vervoersautoriteit regelt daarbij ook de overdracht van de eventueel nog niet uitgekeerde Rijksbijdrage. De Vervoersautoriteit stelt de Minister tijdig op de hoogte van de voorgenomen wijziging in de coördinatierol. De opvolger neemt de verantwoordelijkheden van de Vervoersautoriteit, zoals opgenomen in deze Overeenkomst, over. De Vervoersautoriteit blijft te allen tijde verantwoordelijk voor het afleggen van verantwoording zoals beschreven in artikel 4, lid 3, sub a, van deze overeenkomst.

Artikel 5. Verantwoordelijkheden van de Regionale Partijen

1. De Regionale Partijen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het Kwaliteitsprogramma. De uitvoering van het Kwaliteitsprogramma zal plaatsvinden voor rekening en risico van de Regionale Partijen.

2. De Regionale Partijen zullen zich inspannen hun publiekrechtelijke en privaatrechtelijke bevoegdheden op een dusdanige wijze te hanteren dat daarmee de samenhang van het Project en het Kwaliteitsprogramma wordt bevorderd.

Artikel 6. Publiek- en privaatrechtelijke medewerking

1. Partijen komen overeen dat zij ieder voor zich en gezamenlijk, overeenkomstig hun verantwoordelijkheden conform deze Overeenkomst, (wettelijke) taken en bevoegdheden, een zodanige inzet realiseren in daadkracht, menskracht, benodigde productie en bestuurlijke besluitvorming dat zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk vijf jaar na de datum van feitelijke openstelling van het Project, de Rijksbijdrage is ingezet ten behoeve van het Kwaliteitsprogramma.

2. Partijen zullen bij de uitvoering van de verplichting opgenomen in het vorige lid, niet handelen in strijd met vigerende wet- en regelgeving en zullen de vereiste zorgvuldigheid jegens derden in acht nemen.

3. Partijen zullen steeds zorg dragen voor onderlinge afstemming van de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke besluitvorming ten aanzien van het Project en het Kwaliteitsprogramma.

Artikel 7. (On)voorziene omstandigheden

1. Indien een van de volgende wijzigingen zich voordoet:
   a. de gevolgen van de situatie dat formele regelingen of besluiten leiden tot de niet of slechts gedeeltelijke goedkeuring, de schorsing of de vernietiging van besluiten die uit deze Overeenkomst voortvloeien,
   b. van rijkswege, vanwege gewijzigde beleidsinzichten in de Ministerraad en/of de Eerste en Tweede Kamer der Staten Generaal, de voor realisatie van het Project benodigde financiële middelen en/of de rijksbijdrage niet of niet in voldoende mate ter beschikking worden gesteld,
   en de wijziging van dusdanig aard is dat deze Overeenkomst billijkheidshalve behoort te worden gewijzigd, zullen de partijen over de wijziging van de Overeenkomst in overleg treden.

2. Indien het overleg genoemd in het vorige lid niet binnen zes maanden kan plaatsvinden of niet tot een voor partijen gewenst resultaat heeft geleid, heeft de meest gerede partij het recht de dan ontstane situatie als een geschil aan te merken.

Artikel 8. Geschillenregeling

1. Partijen kunnen op tekortkomingen in de nakoming van deze Overeenkomst of van afspraken die daar mee samenhangen, bij de burgerlijke rechter geen beroep doen.

2. Een Partij die meent dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere Partijen mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil en een aanduiding van de mogelijke oplossing daarvan. Partijen treden in geval van een geschil met elkaar in overleg binnen twee weken na ontvangst van de mededeling.

3. Een geschil in verband met de uitvoering van deze Overeenkomst wordt allereerst in onderling overleg tot een oplossing gebracht, waarbij Partijen tussentijds niet met derden communiceren over het geschil.

4. Indien een geschil in eerste instantie niet tot een oplossing komt, zullen Partijen het geschil binnen hun organisatie voorleggen op het daartoe passende bestuursniveau, waarbij Partijen aansluitend



met alle bestuurlijke inzet en mogelijkheden zullen trachten alsnog tot een oplossing van het geschil te komen.

Artikel 9. Inwerkingtreding en looptijd Overeenkomst

1. De Overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van de laatste ondertekening door één van de Partijen.

2. Deze Overeenkomst eindigt nadat alle verplichtingen uit deze Overeenkomst zijn nagekomen.

Artikel 10. Wijziging van de Overeenkomst

1. Elke Partij kan, onverminderd de andere aan Partijen toegekende rechten tot wijziging, de andere Partijen schriftelijk verzoeken de Overeenkomst te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.

2. Partijen treden in overleg binnen één maand nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.

3. De wijziging wordt onderdeel van de Overeenkomst en de wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift aan de Overeenkomst gehecht.

4. De zakelijke inhoud van de wijziging wordt door de Minister gepubliceerd in de Staatscourant.

Artikel 11. Beëindiging van de Overeenkomst

1. Iedere Partij is gerechtigd om deze Overeenkomst tussentijds op te zeggen zonder enige verdere verplichting ten opzichte van de andere Partijen te hebben en schadeplichtig te zijn, indien:
   a. het Project niet uitvoerbaar is vanwege eisen in wet- en regelgeving (inclusief wijzigingen in die wet- en regelgeving) of vanwege onherroepelijke rechterlijke uitspraken, of
   b. het overleg als bedoeld in artikel 8 niet binnen vier maanden tot overeenstemming heeft geleid.

   In het geval onder a. zal de Partij niet eerder opzeggen dan nadat voorafgaand overleg met de andere Partijen is geweest.

2. De Minister is daarnaast gerechtigd om, na voorafgaand overleg met de Regionale Partijen, deze Overeenkomst in de volgende gevallen tussentijds op te zeggen, zonder dat hij daardoor schadeplichtig is:
   a. indien van rijkswege, vanwege gewijzigde beleidsinzichten in de Eerste en Tweede Kamer der Staten Generaal, de voor realisatie van het Project benodigde financiële middelen niet of niet in voldoende mate ter beschikking worden gesteld;
   b. indien vaststaat dat – om welke redenen ook – geen Tracébesluit zal worden vastgesteld of het Tracébesluit niet onherroepelijk zal worden, dan wel zal worden ingetrokken.

Artikel 12. Slotbepalingen

1. Kennisgevingen die Partijen op grond van deze Overeenkomst aan elkaar doen, vinden schriftelijk plaats. Mondelinge mededelingen, toezeggingen of afspraken, hebben geen rechtskracht tenzij deze schriftelijk zijn bevestigd.

2. Indien een of meer bepalingen van deze Overeenkomst nietig zijn, of niet rechtsgeldig blijken te zijn, zullen de overige bepalingen van kracht blijven. Partijen zullen over de bepalingen welke nietig zijn, of niet rechtsgeldig blijken te zijn, overleg plegen teneinde een vervangende regeling te treffen, in dier voege dat in zijn geheel de strekking van deze Overeenkomst behouden blijft.

3. Partijen zullen de inhoud van deze Overeenkomst bekend stellen bij hun volksvertegenwoordiging op de daartoe bij elk van hen gebruikelijke wijze.

4. Binnen tien dagen na de laatste ondertekening van deze Overeenkomst wordt deze door de Minister gepubliceerd in de Staatscourant.



Aldus overeengekomen en in 7-voud getekend te Rotterdam, 24 september 2015

De Provincie Zuid-Holland
F. Vermeulen,
gedeputeerde

De Vervoersautoriteit Metropoolregio Den Haag Rotterdam
P.J. Langenberg,
voorzitter bestuurscommissie

De Gemeente Vlaardingen
R. van Harten,
wethouder

De Gemeente Rotterdam
P.J. Langenberg,
wethouder

Het Hoogheemraadschap van Delfland
M.A. Houtzager,
Hoogheemraad

Het Waterschap Hollandse Delta
P. Robijn,
Hoogheemraad

De Minister van Infrastructuur en Milieu.
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus



Regionaal Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding

Dit document beschrijft het Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding, zoals dat op 24 september 2015 is ondertekend door de partijen die deelnemen in de Bestuurlijke Afstemgroep Blankenburgverbinding (BAG). Dat zijn de Metropoolregio Rotterdam Den Haag – Vervoersautoriteit (MRDH Vervoersautoriteit), de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, het Hoogheemraadschap van Delfland en de gemeenten Rotterdam en Vlaardingen.
Daarnaast zijn de gemeenten Maassluis en Midden-Delfland, het Waterschap Hollandse Delta, het Recreatieschap Midden-Delfland en het Havenbedrijf Rotterdam bij het Kwaliteitsprogramma betrokken.
Zie voor meer documentatie en andere informatie www.blankenburgverbinding.nl.

Inleiding

Sinds 2013 hebben de regionale overheden, onder leiding van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag Vervoersautoriteit (MRDH Vervoersautoriteit, voorheen stadsregio Rotterdam), gewerkt aan het in dit document beschreven Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding. Het overleg hierover liep synchroon met de voorbereiding van het ontwerptracébesluit (OTB) door Rijkswaterstaat voor de aanleg van de verbinding. Het Kwaliteitsprogramma is een pakket aan maatregelen dat komt bovenop de wettelijk verplichte maatregelen die de rijksoverheid bij de aanleg van de Blankenburgverbinding treft. Het gaat om extra maatregelen die betrekking hebben op natuur, groen, water, recreatie en geluid.

1

Samenvattende notitie Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding



Het Kwaliteitsprogramma gaat over een groter gebied dan alleen het gebied direct grenzend aan de nieuwe rijksweg. Het doel van het programma is om het gebied waarin straks de rijksweg komt te liggen, een kwaliteitsimpuls te geven door onder meer het recreatieaanbod te vergroten en nieuwe natuur te ontwikkelen. Ook gaat het programma over extra maatregelen om de geluidsbelasting voor aangrenzende woon- of recreatiegebieden verder te beperken.

Het proces

Waarden en potentieel

De aanleg van de Blankenburgverbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op zowel de noord- als de zuidoever. Sommige van de waarden die in het geding zijn, kunnen worden hersteld en in een enkel geval kan een sluimerend potentieel worden benut. Andere waarden worden onherstelbaar aangetast.

Deze waarden en potenties van het gebied lagen ook ten grondslag aan de keuze van de regionale partijen uit de drie varianten die voor de Blankenburgverbinding mogelijk waren. De keuze voor de variant Krabbeplas-West is gemaakt en toegelicht in het regionaal advies aan de Minister van november 2011 (bijlage 1). De waarden en potenties zijn ook het uitgangspunt geweest voor de Regionale Inpassingsvisie, waarin de algemene eisen staan die daarna per tracédeel zijn gespecificeerd.

Vervolgens is beoordeeld welke elementen tot de ‘projectscope’ zouden behoren en welke tot het begeleidende Kwaliteitsprogramma. De ‘projectscope’ is het project tot

aanleg van de verbinding zoals Rijkswaterstaat dat wil uitvoeren, inclusief alle wettelijk verplichte begeleidende maatregelen. De projectscope vindt zijn neerslag in het ontwerptracébesluit (OTB) dat de Minister op 1 oktober 2015 heeft gepubliceerd. Het Kwaliteitsprogramma komt daar dus als het ware bovenop, het levert een aantal extra's.

Rijksbijdrage als hefboom Kwaliteitsprogramma

In juni 2013 hebben de betrokken bestuurders het Kwaliteitsprogramma vastgesteld. Dit programma bestaat uit een door de deelnemende partijen samengesteld wensenpakket (de 'agendakaart'), geordend in de thema's lucht en geluid, groen en recreatie, water en (natuur)ontwikkeling.

De door de Minister toegezegde rijksbijdrage van € 25 miljoen (naar aanleiding van de motie van het Kamerlid Kuiken) werkt feitelijk als een hefboom om financiële middelen in te zetten voor dit Kwaliteitsprogramma. Anderzijds zijn er beperkingen ten gevolge van de bezuinigingen van de afgelopen jaren op de beleidsvelden groen, recreatie en natuur.

Uitgangspunt is, dat het door het rijk beschikbaar gestelde budget wordt besteed aan alle benoemde thema's.

Tot slot hebben de bestuurders, na een eerste inschatting van de kosten, in juni 2013 geconstateerd dat het budgettair noodzakelijk kon zijn om (onderdelen van) het wensenpakket te laten vervallen.

Uitwerking Kwaliteitsprogramma

Tussen juni 2013 en mei 2015 is het Kwaliteitsprogramma conform de vastgestelde eisen (zie kader) uitgewerkt, parallel aan het ontwerp van de nieuwe rijksweg. Inhoudelijk ging het daarbij vooral om volgende drie onderdelen:

1. het Landschapsplan, waarin weg en omgeving in samenhang worden bezien ('gebiedsgerichte benadering')
2. het streven naar 'saldo nul' voor lucht en geluid
3. maatregelen op het onderliggend wegennet.

De volgende paragrafen beschrijven het resultaat van de uitwerking op deze onderdelen.

Agendakaart kwaliteitsprogramma

Aanvullende (bovenwettelijke) inrichtingsmaatregelen Noordoever:

1 Streven naar saldo nul voor lucht en geluid
2 Openheid polderlandschap behouden
3 Vanuit Maassluise dijk meer doorzichten naar polder maken
4 Waterkwaliteit hele Krabbeplas verbeteren en kleine plas zwemwaterkwaliteit geven
5 Kwaliteit waterverbindingen in plaats van sifon
6 Profiel Zuidbuurt met waterverbinding handhaven
7 Mogelijkheden verbetering waterkwaliteit en waterverbindingen
8 Mogelijkheid aanleg 'waterharmonica' onderzoeken in verband met hergebruik water uit RWZI
9 Parkgebied Krabbeplas omvormen tot stadspark, beter verbinden met Vlaardingen
10 Mogelijkheden kanoroutes vanuit Krabbeplas verkennen
11 Functies en inrichting Oeverbos verbeteren: doorgaande boulevard langs tunnelmond behouden, kwaliteit Oeverbos als veranda langs de rivier versterken
12 Vormgeving natuurontwikkeling en ecologische verbindingen in aanvulling op wettelijke natuurcompensatie Rietputten
13 Recreatieve verbindingen tussen gebiedsdelen en naar de omgeving verbeteren
14 Recreatieve waarde viaduct over A20 naar Broekpolder verbeteren
15 Cultuurhistorie en archeologie beschermen en zichtbaar maken
16 Maatregelen dwarsverbindingen Marathonweg

Aanvullende (bovenwettelijke) inrichtingsmaatregelen Rozenburg:

17 Streven naar saldo nul voor lucht en geluid
18 Behouden en versterken groene gordel Rozenburg, inclusief herontwikkeling zwembadlocatie, rondje Rozenburg
19 Inrichting van de oostrand van Rozenburg, deel buiten scope Blankenburgverbinding, mogelijk aanpassen tracé waterkering in relatie tot geluidswal, versterken ecologische waarde oostrand
20 Behoud en versterken Boulevard
21 Waterhuishouding in aansluiting op de watercompensatie
22 Vormgeven knoop tunnelmond, zodanig dat continuïteit Boulevard gewaarborgd is
23 Verbeteren langzaamverkeers- verbindingen tussen gebiedsdelen en naar omgeving
24 Verplaatsen of handhaven sportvoorzieningen in oostrand

De eisen aan het Kwaliteitsprogramma

Het wensenpakket van het Kwalieitsprogramma moest voldooen aan de volgende criteria:

- de maatregelen behoren niet tot de projectscope van Rijkswaterstaat
- er moet een relatie met de aanleg van de weg bestaan
- waar mogelijk wordt werk-met-werk gemaakt.

De betrokken bestuurders hebben afgesproken dat zij bij de verdere uitwerking van het Kwaliteitsprogramma – in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat – zorgen voor:

- sobere en doelmatige uitwerking, waar nodig in samenhang met de planuitwerking van het project;
- duidelijkheid over de vraag wat wel en niet in de scope van het project Blankenburgverbinding zit, zodra de gegevens van Rijkswaterstaat daarover beschikbaar zijn (voorjaar 2015);
- duidelijkheid over de vraag welke maatregelen meegenomen zouden moeten worden bij de aanbesteding van het project en welke onafhankelijk daarvan kunnen worden uitgevoerd;
- cofinancieringmogelijkheden en het maken van afspraken daarover, bijvoorbeeld door de betrokken gemeenten, waterschappen, MRDH Vervoerautoriteit, provincie Zuid-Holland en binnen bestaande programma's zoals bijvoorbeeld het leefbaarheidsprogramma van Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)

4

Samenvattende notitie Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding

1. Landschapsplan

Nadrukkelijke wens van de bestuurders was een 'gebiedsgerichte benadering', dat wil zeggen een aanpak die uitgaat van een samenhangend beeld van weg en omgeving. Dat samenhangend beeld moest aansluiten op het ontwerpproces van Rijkswaterstaat. Het beeld vormt de basis voor de verdere uitwerking van de maatregelen uit het Kwaliteitsprogramma en van de invulling van het financiële bestedingsvoorstel.

De gebiedsgerichte benadering heeft zijn weerslag gevonden in het Landschapsplan Blankenburgverbinding, een plan dat bureau Feddes/Olthof Landschapsarchitecten vanaf najaar 2013, in nauwe samenwerking met de betrokken overheden, heeft gemaakt in opdracht van de toenmalige stadsregio Rotterdam. Het werkgebied daarvoor was groter dan de directe invloedsfeer van de rijksweg. Om die reden zijn naast de deelnemende partijen in de Bestuurlijke Afstemgroep, ook de gemeenten Midden-Delfland en Maassluis, het Recreatieschap Midden-Delfland en het Havenbedrijf Rotterdam hierbij ambtelijk betrokken geweest.

Het Landschapsplan is in mei 2015 gereedgekomen (bijlage 2). Samen met betrokken partijen is, met het besluit van de betrokken bestuurders van juni 2013 als kader, opnieuw naar de kwaliteiten, waarden en potenties van het gebied gekeken. Er is daarbij nadrukkelijk gezocht naar kansen, bijvoorbeeld door synergie in maatregelen en koppelingen met het ontwerpproces van de rijksweg.

Hieronder volgen de hoofdlijnen van de belangrijkste maatregelen op de zuid- en noordoever. Het volledige maatregelenpakket inclusief kostenraming is in te zien in het Landschapsplan.

Zuidoever

Een belangrijke wens op de zuidoever is het handhaven en verbeteren van de zogenaamde Groene Gordel Rozenburg. Rozenburg is als het ware een wooneiland midden in het havengebied. De Groene Gordel schermt enerzijds Rozenburg af van het industriële landschap en is tegelijk de enige recreatiemogelijkheid in de directe omgeving voor de inwoners. De maatregelen die nodig zijn om deze beide functies te versterken, zijn uitgewerkt. Het zijn vooral maatregelen in de directe omgeving van de weg, in de oostrand van Rozenburg.

Het inrichtingsvoorstel gaat uit van het verwijderen van een knik in de waterkering. Hierdoor ontstaat meer gebruiksruimte in het gebied aan de oostzijde van Rozenburg. Dit gebied krijgt een parkachtige inrichting, inclusief een waterpartij met speeleiland. De bestaande sportvelden (voor handbal en voetbal) worden vervangen.

Voor de bereikbaarheid van het gebied en de voorzieningen komen er loop- en fietspaden. De aanleg van een nieuw fietspad tussen de Laan van Nieuw Blankenburg

en de Botlekweg wordt betaald door het Rijk in verband met wettelijke compensatie van kruisende infrastructuur. De huidige Droespolderweg wordt in verband met verkeerstechnische eisen omgelegd om aan te sluiten op de Botlekweg.

Met oog op de leefbaarheid (wettelijk te treffen mitigerende maatregelen) is in het OTB een geluidwal opgenomen van 9-12 meter hoog, die past in de gewenste inrichting van de oostrand.

Noordoever

Op de noordoever staat het verbeteren van de recreatieve functie van het gebied centraal, inclusief de verbetering van de bereikbaarheid daarvan. De Blankenburgverbinding creëert een nieuwe grens tussen het veenweidelandschap aan de westkant en het recreatiegebied aan de oostkant. Daarmee verandert het karakter van het oostelijk gebied: het krijgt een hechtere relatie met de stad dan op dit moment het geval is. De wens is om er een 'stedelijk park in een landelijke omgeving' van te maken dat aantrekkelijk is voor de gehele regio. Aan de zuidkant van de Hoekselijn is het van belang dat het Oeverbos kan blijven functioneren als belangrijk recreatief gebied en als onderdeel van de recreatieve route langs de rivier.

Krabbeplas en omgeving

De zwemlocatie Krabbeplas krijgt bijzondere aandacht. Het is belangrijk een oplossing te vinden voor de vaak slechte waterkwaliteit. Bij hogere temperaturen ontstaat er blauwalg, waardoor zwemmen in de zomer niet of nauwelijks mogelijk is.

Bij de uitwerking van het Kwaliteitsprogramma is hiervoor een oplossing gevonden. Door de aanleg van een 'waterharmonica' in combinatie met een aantal noodzakelijke voorzieningen in of nabij de afvalwaterzuiveringsinstallatie De Groote Lucht, wordt de waterkwaliteit op een natuurlijk wijze verbeterd. De waterharmonica is een slingerende watergang vanaf de zuiveringsinstallatie door de Rietputten naar de lager gelegen natuur- en zwemplas. Dankzij deze watergang vindt doorspoeling plaats, waardoor de verblijfperiode van water in de zwemplas sterk wordt verkort en het probleem van algengroei wordt opgelost.

De kwaliteit van het recreatiegebied wordt bovendien versterkt door de voorgestelde herinrichting van het park (onder andere nieuwe padenstructuur, groter evenemententerrein) en een verbeterde bereikbaarheid van en naar de Westwijk van Vlaardingen. Met de realisatie van de waterharmonica in de Rietputten blijven het natte karakter en de natuurwaarde van de Rietputten in stand. De waterharmonica is een drager van het landschapsplan op de noordoever.

Invulling watercompensatie (wettelijk)

Voor de wettelijk noodzakelijke watercompensatie wegens de aanleg van de rijksweg is uitbreiding van de zwemplas niet noodzakelijk. De compensatie wordt gerealiseerd

met een rietzone in de aansluiting van de Blankenburgverbinding op de A20 en langs de A20 op de locatie van de huidige verzorgingsplaats.

Oeverbos

Gedurende de uitwerking is gebleken dat meerdere partijen voor de opgave stonden om iets met het Oeverbos te doen: Rijkswaterstaat wegens de aanleg van de Blankenburgverbinding en op grond van de Kaderrichtlijn Water, de provincie Zuid-Holland heeft er een bodemsaneringsverplichting en er is een regionale ambitie om oevers als getijdepark in te richten. De koppeling van deze opgaven heeft geleid tot een kansrijk plan om van het Oeverbos een aantrekkelijk en onderhoudsvriendelijk recreatiegebied te maken met een natuurvriendelijk getijdegebied langs de oever. Bijkomend voordeel is dat hierdoor vanuit verschillende bronnen financiële middelen beschikbaar komen, waardoor het plan daadwerkelijk kan worden uitgevoerd.

Langzaamverkeersverbinding

Een wens is om de bestaande recreatiegebieden op de noordoever aan elkaar te knopen met een nieuwe verbinding voor fietsers en andere recreanten. Deze nieuwe langzaamverkeersverbinding in noord-zuidelijke richting, als verbindend element tussen het park rondom de Krabbeplas en het Oeverbos, wordt aangelegd tussen de Rietputten en het Volksbos. De Rietputten zelf blijven ongemoeid.

2. ‘Saldo nul’ lucht en geluid

In juni 2013 hebben de betrokken bestuurders het streven uitgesproken om in Rozenburg en de Vlaardingse wijken Westwijk, Holy en Ambacht voor de geluidsbelasting ‘saldo nul’ te bewerkstelligen. Dit wil zeggen dat de geluidsbelasting in die gebieden na aanleg van de Blankenburgverbinding bij voorkeur niet hoger mag zijn dan de situatie in het referentiejaar 2012. De maatregelen om dit streven te halen hoeven niet per se gekoppeld te zijn aan de nieuwe weg, maar kunnen ook betrekking hebben op andere geluidsbronnen. Het gaat om het resultaat: de woningen krijgen niet meer geluidbelasting dan nu.

Voor de recreatiegebieden rond de Krabbeplas en ten noorden van de A20 is de opgave iets anders, namelijk om een geluidskwaliteit te realiseren ‘die past bij de recreatieve beleving’. In de referentiesituatie is de geluidsbelasting hoog. Het streven is ook hier om saldo nul nu ten opzichte van de huidige situatie te bewerkstelligen en te onderzoeken of verbetering ten opzichte van deze referentiesituatie mogelijk is.

De onderzoeken met betrekking tot lucht en geluid in het kader van het OTB zijn momenteel (september 2015) gereed en hebben een interne toetsing doorlopen. Het onderzoeksrapport naar saldo nul is afgelopen voorjaar opgeleverd. Wegens de complexiteit van de materie zijn er samenvattingen van gemaakt en bijgevoegd

(bijlagen 3 en 4). De rapporten zelf zijn te downloaden op www.blankenburgverbinding.nl/Bibliotheek/Documenten/Kwaliteitsprogramma.

Lucht

De resultaten leren dat wat betreft luchtkwaliteit voor stikstof overal wordt voldaan aan de wens voor saldo nul. Wat fijnstof betreft wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarde van 40 microgram per m^3 (µg/m^3) als jaargemiddelde. De verslechtering als gevolg van de Blankenburgverbinding is minimaal en de situatie verandert op de meeste referentiepunten daardoor nauwelijks ten opzichte van de situatie in 2012 (een toename of afname van 0,1 µg/m^3). Er hoeven in dit kader geen aanvullende maatregelen te worden getroffen.

Geluid

Wat geluid betreft blijkt dat de ambitie voor saldo nul in de woonwijken van Vlaardingen langs de A20 en in Rozenburg al grotendeels behaald wordt op basis van het te verwachten wettelijke pakket aan maatregelen in het OTB. Er is uitgaande van de vastgestelde definitie (peiljaar 2012) geen behoefte aan extra maatregelen, uitgezonderd het aanbrengen van stil asfalt op een aantal onderliggende wegen in Vlaardingen en Rozenburg. De kosten hiervan zijn beperkt: €1,5 miljoen in totaal voor beide woonkernen samen. Dat is overigens een hoger bedrag dan de inschatting in de genoemde rapportage. Dit komt doordat een groter deel van de desbetreffende wegen met stil asfalt wordt uitgevoerd.

In Vlaardingen is dit beperkt tot stil asfalt op de Marathonweg. De toename van geluid op de Burgemeester Pruissingel heeft geen directe relatie met het project Blankenburgverbinding en valt dan ook niet onder saldo nul.

In Rozenburg wordt op enkele woonstraten stil asfalt aangelegd om daar saldo nul te realiseren.

Overigens is er in beide woongebieden sprake van een (soms aanzienlijke) verbetering van de geluidssituatie als gevolg van de wettelijke maatregelen die moeten worden genomen.

Om saldo nul in het tussengebied (tussen Oeverbos en de aansluiting op de A20) te bereiken, zijn wel extra maatregelen vereist. In het rapport is hiervan een overzicht opgenomen. Afhankelijk van toepassing van het type asfalt op de rijksweg (dubbellaags ZOAB of dubbellaags ZOAB-fijn), zouden wallen of schermen nabij de tunnelmonden nodig zijn (variërend van 4 tot 8 meter hoog) en ten noorden van de Aalkeettunnel tot en met de bocht naar de A20 (2 meter hoog).

Dergelijke hoge schermen zouden echter afbreuk doen aan een optimale landschappelijke inpassing van de weg en de karakteristieke openheid van het landschap. Er wordt juist veel geïnvesteerd om de weg verdiept aan te leggen. In die

afweging hebben de betrokken bestuurders, vooruitlopend op de uitkomsten van akoestisch onderzoek, eerder al besloten om af te zien van de hoge geluidschermen. De technische rapportages van dit voorjaar hebben niet geleid tot heroverweging van dit standpunt. De bestuurders hebben besloten om de beschikbare middelen in te zetten voor landschappelijke wensen in de omgeving.

Samenvattend

Samengevat is het – gegeven de uitgangspunten – voor saldo nul in het Kwaliteitsprogramma alleen nodig om op een aantal nog definitief te bepalen locaties op het onderliggend wegennet stil asfalt toe te passen. De precieze kosten hiervan zijn afhankelijk van de omvang van de werkzaamheden, maar bedragen in totaal maximaal €1,5 miljoen euro voor beide woonkernen samen. Op grote delen in de woongebieden in Vlaardingen en Rozenburg is door de wettelijke maatregelen sprake van een – soms aanzienlijke – vermindering van de geluidbelasting.

3. Maatregelen onderliggend wegennet

Dit onderdeel gaat over (leefbaarheids)maatregelen op het onderliggend wegennet die nodig zijn wegens de aanleg van de Blankenburgverbinding. Uit verkeersonderzoek is gebleken dat het hierbij alleen gaat om de Vlaardingse Marathonweg. Op de zuidoever zijn geen aanvullende leefbaarheidsmaatregelen nodig. Dat komt door de keuze in het wegontwerp voor 'variant 3G2', die tot een slechts geringe belasting van het onderliggend wegennet leidt.

Vlaardingen heeft eerder een conceptprogramma voor verbetering van de Marathonweg van € 28 miljoen opgesteld. Vlaardingen en MRDH Vervoersautoriteit zijn in het kader van het Kwaliteitsprogramma echter samen op zoek gegaan naar een nieuw voorstel voor de Marathonweg. Insteek daarbij was dit programmadeel financieel dicht te leggen tussen de gemeente en de MRDH Vervoersautoriteit, waardoor de discussie over prioriteiten zich kon toespitsen op het Landschapsplan en het streven naar saldo nul voor lucht en geluid.

Het definitieve voorstel van de gemeente Vlaardingen voor de invulling van dit programmaonderdeel is bijgevoegd (bijlage 5). In vergelijking met het voorstel voor het concept-Kwaliteitsprogramma van medio 2013 zijn de volgende zaken aangepast.

- het plan voor de kruising Marathonweg/Westlandseweg is versoberd
- de fietsbrug ter hoogte van de Marnixlaan is vervallen, evenals de innovatieve toepassingen bij de aanpassing van de Marathonweg
- de bedragen zijn geactualiseerd.

Het totale programma Marathonweg beslaat nu € 23 miljoen, een bedrag dat wordt opgebracht door Vlaardingen (€ 13,05m.), MRDH Vervoersautoriteit (€ 7,3m.) en het

Ministerie van IenM (€ 2,65m.) De aanleg van stil asfalt op de Marathonweg is onderdeel van de saldo-nulmaatregelen.

De voorwaarde voor de bijdrage van de MRDH is, dat de besparing die Vlaardingen op het project Marathonweg heeft ten gevolge van het Kwaliteitsprogramma, beschikbaar blijft voor dat Kwaliteitsprogramma. Dit leidt tot een bijdrage van Vlaardingen aan het landschapsplan van € 2,05 miljoen, in het bijzonder bedoeld voor de inrichting van de entree van het Krabbepark, de extra ontsluiting vanuit de Westwijk en de inrichting van het evenemententerrein en omgeving.

Risico's, onzekerheden, nadere afspraken en uitwerkingen

1. Raming

Feddes/Olthof heeft de kosten van het Kwaliteitsprogramma in huidige vorm geraamd, waarbij met als uitgangspunt dat er geen grondverwerving nodig is ten behoeve van de maatregelen en dat uit diverse andere bronnen voldoende grond voor ophogingen en wallen beschikbaar komt. Dit wordt nog onderzocht. Gezien deze onzekerheid is een bedrag opgenomen als risicoreservering voor het gehele Kwaliteitsprogramma. Daarnaast is als uitgangspunt gehanteerd dat de onderdelen van deelprojecten die vallen binnen de OTB-begrenzing voor rekening komen van Rijkswaterstaat. Definitieve afspraken daarover moeten nog worden geformaliseerd. Ook het verschil in BTW en de 'bandbreedte onvoorzien' speelt daarbij een rol.

In de praktijk kunnen bedragen straks anders uitvallen, zowel in positieve als in negatieve zin. Datzelfde geldt voor de genoemde cofinanciering.

2. Beheer en onderhoud

De kosten voor beheer en onderhoud zijn een aandachtspunt. In de huidige ramingen van het Kwaliteitsprogramma zijn deze onderdelen niet meegenomen. Naar verwachting leidt het programma per saldo tot hogere beheerslasten dan in de huidige situatie. Deze zijn niet gedekt in lopende begrotingen van de betrokken beheerders. De hoogte van de extra beheerkosten wordt uitgezocht. Over de wijze waarop de eerder genoemde risicoreservering hiervoor gebruikt kan worden, wordt nader gesproken.

3. Werk met werk maken

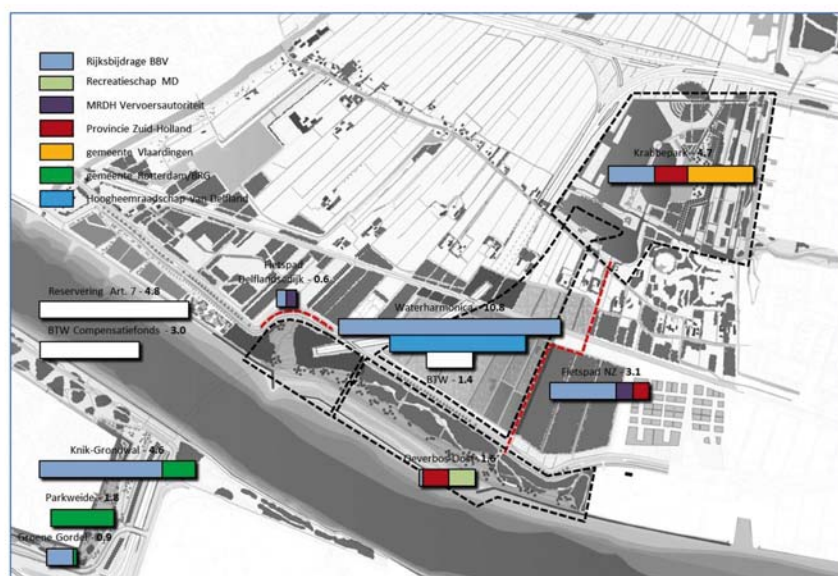
Er zijn tevens een aantal mogelijkheden om werk met werk te maken. Dit geldt voor de onderdelen van het Landschapsplan die vallen binnen OTB-begrenzing (het Oeverbos bijvoorbeeld) dan wel juist daar buiten (de Rietlanden in het oostelijk deel van de Krabbeplas). Op de zuidoever gaat het vooral om het rechttrekken van de waterkering in de oostrand van Rozenburg.

Ook ten aanzien van de wettelijke compensatie van natuur en bos lijken er mogelijkheden te zijn. Dat heeft vooral betrekking op de waterharmonica en de toevoeging van bomen in het Landschapsplan buiten de OTB-begrenzing. Afhankelijk van de bereidheid van partijen en te stellen prioriteiten kunnen hierover nadere afspraken worden gemaakt, die naar verwachting in positieve zin doorwerken in de raming. Dit onderdeel wordt nader uitgewerkt. Afspraken worden vastgelegd in de bilaterale overeenkomsten of in de regionale bestuursovereenkomst.

Conclusie

De conclusie is dat nagenoeg alle delen van Kwaliteitsprogramma kunnen worden gerealiseerd binnen het beschikbare budget, onder de voorbehouden die zijn gemaakt ten aanzien van de raming, de verkende cofinanciering[1] en de relatie met het project. Daarbij is op onderdelen nog wel een aandachtspunt hoe in de (toekomst) wordt omgegaan met grondverwerving, grondbalans en beheer en onderhoud, nu de middelen daarvoor beperkt zijn. Het Kwaliteitsprogramma kent een totaal investeringsvolume van afgerond € 51 miljoen.

Overzicht maatregelen Landschapsplan
(de vetgedrukte bedragen staan voor miljoenen euro's).



¹ De genoemde bedragen zijn onder voorbehoud van interne besluitvorming (Rotterdam, Vlaardingen, HHS en PZH) en/of daadwerkelijke subsidieverlening (BRG).

11

Samenvattende notitie Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding



Bijlagen

Bijlage 1: Het regionaal advies aan de Minister van december 2011

Bijlage 2: Landschapsplan Blankenburgverbinding

Bijlage 3: Informatieblad geluid

Bijlage 4: Informatieblad lucht

Bijlage 5: Voorstel gemeente Vlaardingen voor programma Marathonweg.